

Verfahrensgang

BGH, Urt. vom 12.11.2009 – Xa ZR 76/07, [IPRspr 2009-44](#)

Rechtsgebiete

Handels- und Transportrecht → Land- und Lufttransport (bis 2019)

Rechtsnormen

22/23-1993 ZGB (Lettland) **Art. 1653**; 22/23-1993 ZGB (Lettland) **Art. 1759**; 22/23-1993 ZGB (Lettland) **Art. 1765**

EGBGB **Art. 28**; EGBGB **Art. 32**

EUGVVO 44/2001 **Art. 5**

Fluggastrechte-VO 261/2004 **Art. 2**; Fluggastrechte-VO 261/2004 **Art. 3**; Fluggastrechte-VO 261/2004 **Art. 5**; Fluggastrechte-VO 261/2004 **Art. 7**

ZPO § 545; ZPO § 560

Fundstellen

LS und Gründe

MDR, 2010, 258

NJW, 2010, 1070

RIW, 2010, 63

TranspR, 2010, 153

ZGS, 2010, 94

ZLW, 2010, 427

Permalink

<https://iprspr.mpipriv.de/2009-44>

Lizenz

Copyright (c) 2024 [Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht](#)



Dieses Werk steht unter der [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](#).

getroffene Rechtswahl verdrängt. Es kann offen bleiben, ob die Bekl. – wie die Revision geltend macht – den Begriff ‚Warsaw Convention‘ in Nr. 1 ihrer Allgemeinen Vertragsbedingungen ausdrücklich dahingehend definiert hat, dass damit das am 12.10.1929 verabschiedete Ursprungsabkommen oder das am 28.9.1955 in Den Haag unterzeichnete Abkommen gemeint sei, je nachdem, welches Abkommen anwendbar sei. Denn eine Vereinbarung der Parteien des Luftfrachtvertrags, dass die streitgegenständliche Beförderung dem WA/HP und nicht dem WA/HP/MP4 unterliege, wäre gemäß Art. 32 Satz 1 WA/HP unwirksam. Nach dieser Vorschrift sind alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, worin die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechts oder durch Änderung der Vorschriften über die Zuständigkeit von dem Abkommen abweichende Regeln festsetzen, nichtig. Ein Ausschluss der Anwendung des Montrealer Zusatzprotokolls Nr. 4 würde von Art. XIV WA/HP/MP4 abweichen. Denn in dieser Vorschrift ist ausdrücklich bestimmt, dass das WA/HP/MP4 im Sinne des Art. 1 des WA/HP gilt, sofern der Abgangs- und Bestimmungsort in den Gebieten von zwei Vertragsstaaten dieses Protokolls liegen. Es widerspräche auch dem zwingenden Charakter der Abkommensvorschriften, wenn es den Vertragsparteien überlassen bliebe zu bestimmen, unter welchem Haftungsregime des WA die Luftbeförderung durchgeführt werden soll.“

44. *Steht einem Fluggast wegen einer Flugannullierung gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Entschädigungsanspruch nach der VO (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 vom 11.2.2004 (ABl. Nr. L 46/1) zu, richtet sich dessen Verzinsung gemäß Art. 32 I Nr. 3 EGBGB nach dem für den Beförderungsvertrag maßgeblichen (hier: lettischen) Vertragsstatut. [LS der Redaktion]*

BGH, Urt. vom 12.11.2009 – Xa ZR 76/07: NJW 2010, 1070; RIW 2010, 63; MDR 2010, 258; TranspR 2010, 153; ZGS 2010, 94; ZLW 2010, 427.

[Der Beschluss des OLG München vom 16.5.2007 – 20 U 1641/07 – und die EuGH-Vorlage des BGH vom 22.4.2008 – X ZR 76/07 – wurden bereits in IPRspr. 2008 Nr. 111a und b abgedruckt.]

Der Kl., der seinen Wohnsitz in München hat, buchte bei der Bekl., deren Geschäftssitz sich in Riga befindet, einen Flug von München nach Vilnius. Etwa 30 Minuten vor dem geplanten Start in München wurden die Fluggäste über die Annullierung des Flugs unterrichtet. Der Kl. flog – nach entsprechender Umbuchung durch die Bekl. – über Kopenhagen nach Vilnius, wo er mehr als sechs Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit eintraf. Der Kl. begehrt deshalb eine Entschädigung.

Das AG hat die Entschädigung antragsgemäß zugesprochen. Auf die Berufung der Bekl. hat das Berufungsgericht die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision des Kl., mit der er den Entschädigungsanspruch weiterverfolgt. Der BGH hat das Verfahren mit Beschluss vom 22.4.2008 ausgesetzt und dem EuGH zwei Fragen zur Auslegung von Art. 5 Nr. 1 lit. b Spiegelstrich 2 EuGVO vorgelegt. Der EuGH hat die Vorlagefragen mit Urteil vom 9.7.2009 – Rs C-204/08 – beantwortet.

Aus den Gründen:

„I. Aus der im vorliegenden Rechtsstreit ergangenen Vorabentscheidung des EuGH ergibt sich, dass das AG die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte zu Recht bejahat hat.

II. Zutreffend hat das AG den Klageanspruch als begründet angesehen.

1. ... 2. Der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung gemäß Art. 5 I lit. c und 7 I lit. a VO (EG) Nr. 261/2004 ist begründet ...

III. Ein Anspruch auf Verzugszinsen steht dem Kl. nur nach Maßgabe des lettischen Rechts zu.

1. Die Verpflichtung zur Zahlung von Verzugszinsen richtet sich gemäß Art. 32 I Nr. 3 EGBGB nach dem auf den Vertrag anwendbaren Recht.

Der dem Kl. zustehende Anspruch auf Ausgleichszahlung ergibt sich allerdings nicht unmittelbar aus dem Beförderungsvertrag, sondern aus Art. 5 VO (EG) Nr. 261/2004. Dieser Anspruch hängt nicht davon ab, ob zwischen dem Reisenden als Gläubiger und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen als Schuldner des Anspruchs eine unmittelbare Vertragsbeziehung besteht (vgl. Senatsurt. vom 28.5.2009 – Xa ZR 113/08, NJW 2009, 2743 Tz. 9). Dennoch handelt es sich um einen Anspruch auf vertraglicher Grundlage. Voraussetzung für die Anwendung der VO (EG) Nr. 261/2004 ist gemäß Art. 3 II lit. a, dass die Fluggäste über eine bestätigte Buchung verfügen. Eine Buchung setzt gemäß Art. 2 lit. g der Verordnung voraus, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde. Dies setzt regelmäßig das Bestehen eines Beförderungsvertrags voraus – sei es mit dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, sei es mit einem anderen Unternehmen –, für das jenes die Beförderungsleistung erbringt. Die in der VO (EG) Nr. 261/2004 enthaltenen Regelungen stellen mithin eine besondere Ausgestaltung der Rechte und Pflichten aus einem Beförderungsvertrag im Sinne der im vorliegenden Zusammenhang noch anwendbaren Regeln des EGBGB dar. Auch wenn die Leistung nicht vom Vertragspartner, sondern von einem anderen Luftfahrtunternehmen erbracht wird, bildet der Beförderungsvertrag gegenüber dem Reisenden die Grundlage für die Leistung. Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das Schuldner des Anspruchs aus Art. 5 der Verordnung ist, wird im Rahmen der Erfüllung einer vertraglichen Pflicht tätig. Sofern der Reisende wegen verspäteter oder unterbliebener Leistungserbringung eigene Ansprüche gegen dieses Unternehmen hat, entspricht es Sinn und Zweck des Art. 32 I Nr. 3 EGBGB, auch diese nach den Grundsätzen des Vertragsrechts zu behandeln. Für die Frage, ob und in welcher Höhe das Luftfahrtunternehmen im Falle der nicht rechtzeitigen Zahlung Verzugszinsen schuldet, ist deshalb – mangels einer Regelung in der Verordnung selbst – auf das Vertragsstatut zurückzugreifen.

2. Der Beförderungsvertrag zwischen den Parteien unterliegt gemäß Art. 28 I 1 EGBGB lettischem Recht. Dass die Bekl. ihre Leistungen in Deutschland bewirbt und anbietet und dass der Flug von Deutschland aus erfolgen sollte, genügt nicht, um eine engere Verbindung im Sinne des Art. 28 V EGBGB zu begründen (Senatsurt. vom 9.7.2009 – Xa ZR 19/08, BGHZ 812, 24¹). Sonstige Umstände, aus denen sich eine solche Verbindung im Streitfall ergeben könnte, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

3. Der Senat kann die einschlägigen Bestimmungen des lettischen Rechts selbst auslegen.

¹ Siehe oben Nr. 28.

Dabei kann dahingestellt bleiben, ob die Auslegung ausländischen Rechts durch den Tatrichter gemäß §§ 560 I, 545 I ZPO in der seit dem 1.9.2009 geltenden Fassung generell der revisionsrechtlichen Überprüfung zugänglich ist (bejahend: *Eichel*, IPRax 2009, 389, 390 ff.; *Hess/Hübner*, NJW 2009, 3132 f.; ebenso zu § 72 I FamFG: *Hau*, FamRZ 2009, 821, 824; verneinend *Althammer*, IPRax 2009, 381, 389; ebenso zu § 72 I FamFG: *Roth*, JZ 2009, 585, 590; vgl. auch BT-Drucks. 16/9733, S. 301 f.). Auch nach dem zuvor geltenden Recht, das eine solche Überprüfung nicht vorsah (krit. dazu *Aden*, RIW 2009, 475, 476 f.), war das Revisionsgericht nicht gehindert, ausländisches Recht selbst zu ermitteln und seiner Entscheidung zugrunde zu legen, wenn das Berufungsgericht dieses Recht außer Betracht gelassen und infolgedessen nicht gewürdigt hat (BGH, Urt. vom 12.11.2003 – VIII ZR 268/02, NJW-RR 2004, 308, 310²). Diese Voraussetzungen sind im Streitfall erfüllt.

Das lettische ZGB ist dem Senat in einer englischen Übersetzung zugänglich, die vom lettischen Zentrum für Übersetzung und Terminologie (Tulkošanas un terminologijas centrs, seit 1.7.2009 zum staatlichen Zentrum für Sprache, Valsts valodas centrs, gehörig) im Internet veröffentlicht wird. Diese Übersetzung ist zwar nicht amtlich. Der Senat hat aber keine Zweifel an der inhaltlichen Richtigkeit, soweit es um die hier relevanten Vorschriften geht.

4. Nach Art. 1759 Nr. 1 lett. ZGB sind bei verspäteter Zahlung einer Geldschuld Zinsen zu zahlen. Nach Art. 1653 kommt der Schuldner jedenfalls dann in Verzug, wenn er eine Mahnung erhalten hat. Diese Voraussetzung ist hier erfüllt.

Der Zinssatz beträgt gemäß Art. 1765 II lett. ZGB bei Geschäften, an denen ein Verbraucher beteiligt ist, sechs Prozent pro Jahr. Dem Klagebegehren kann deshalb nur bis zu dieser Höhe stattgegeben werden.“

9. See- und Binnenschifffahrtsrecht

45. *Die Haftung des Frachtführers bei einem multimodalen Frachtvertrag richtet sich nach dem für die Teilstrecke hypothetischen Vertragsstatut und gemäß Art. 28 IV 1 EGBGB nach deutschem Recht, wenn der Frachtführer seine Hauptniederlassung in Deutschland hat. [LS der Redaktion]*

BGH, Urt. vom 18.6.2009 – I ZR 140/06: BGHZ 181, 292; NJW-RR 2009, 1479; MDR 2009, 1120; VersR 2010, 412; BGHReport 2009, 1038; TranspR 2009, 327; VRS 117 2010, 158.

Der Kl. erwarb von seiner Streithelferin (im Weiteren: Verkäuferin) im Dezember 2002 einen gebrauchten Pkw, der in L./Angola ausgeliefert werden sollte. Die in Frankfurt am Main ansässige Verkäuferin beauftragte die ebenfalls in Deutschland ansässige Bekl. zu festen Kosten mit der Überführung des Pkw von Deutschland nach Angola. Der Transport sollte per Lkw von K. zum Ladehafen A./Belgien und von dort per Seefracht in einem Container zum Zielhafen L. erfolgen. Die Beförderung auf der Seestrecke übertrug die Bekl. nach ihrem Vortrag ihrer Streithelferin. Die Bekl. übergab das Fahrzeug unbeschädigt am 20.12.2002 in Belgien an den Seefrachtführer. Am 10.2.2003 kam der Pkw, der während des Seetransports schwere Beschädigungen erlitten hatte, im Zielhafen L. an, wo ihn der Kl. übernahm.

² IPRspr. 2003 Nr. 3.